Comunes / Objetivo 1.3: Test CAP Viajeros – 2

➤ Haz este test online

Tiempo:	50 min	**Correcta:**	+1 pts
Fallada:	-0.5 pts	**Aprobar:**	25 pts min

Total preguntas: 50 | PDF en español con soluciones

Test de práctica. No es un documento oficial de una convocatoria.

1. ¿Con qué tipo de embrague es mayor el consumo de carburante de un automóvil?

A) Con el embrague electromagnético.
B) Con el embrague hidráulico.
C) Con el embrague en baño de aceite.
D) Con el embrague en seco.

Cod: 4987 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

2. De las resistencias que debe vencer un automóvil, ¿cuál es la que más influye en el consumo de carburante a partir de 60 o 70 kilómetros por hora?

A) La masa del vehículo.
B) El perfil de la carretera.
C) Las condiciones climatológicas.
D) La resistencia aerodinámica.

Cod: 4990 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

3. ¿Qué actuación es correcta para reducir el consumo de carburante de un automóvil?

A) Dejar de acelerar con suficiente antelación dejando rodar el vehículo.
B) Aumentar el número de revoluciones del motor utilizando para ello una relación de marchas adecuada.
C) Utilizar una relación de marchas corta para aumentar la potencia.
D) Dar aceleraciones rápidas para alcanzar la velocidad adecuada en el menor tiempo posible.

Cod: 4992 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

4. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La inercia de los pistones y de los cilindros.
B) La inercia del sistema de frenado.
C) La resistencia aerodinámica y a la pendiente.
D) La resistencia neumática del sistema de suspensión.

Cod: 5115 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

5. ¿Qué resistencias, entre otras, intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia al agarre del neumático y del movimiento de los órganos móviles de la distribución.
B) La resistencia del perfil de la carretera y del movimiento de los órganos móviles del motor.
C) La resistencia de la transmisión, entre otras.
D) La resistencia a la rodadura y a la aerodinámica.
Cod: 5116 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

6. El consumo de carburante de un vehículo pesado puede ser mayor de lo normal dependiendo:

A) del mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.
B) del tipo de ralentizador que monte el vehículo.
C) del sistema de mando de la distribución: por correa dentada o por cadena.
D) del tipo de sistema de frenado que se monte: hidráulico o neumático.
Cod: 5131 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

7. Conducir utilizando la relación de marchas más alta que sea posible, dependiendo de la velocidad a la que se circule, tiene como ventaja:

A) aumentar el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.
B) no tener que comprobar la presión de inflado de los neumáticos, salvo en caso de pinchazo.
C) un menor consumo de carburante.
D) aumentar la frecuencia de la inspección técnica periódica y reducir los plazos de mantenimiento del vehículo.
Cod: 5136 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

8. Reducir la velocidad media de circulación, ¿qué ventajas presenta?

A) Menor consumo, contaminación ambiental y contaminación acústica.
B) Aumentar el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.
C) Aumentar la frecuencia de la inspección técnica periódica y reducir los plazos de mantenimiento del vehículo.
D) No tener que comprobar el nivel del líquido refrigerante ya que conducir de esta manera hace que el consumo de refrigerante sea nulo.
Cod: 5143 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

9. Reducir la velocidad media de circulación, ¿qué ventajas presenta?

A) No tener que comprobar el nivel del líquido refrigerante ya que, conducir de esta manera, hace que el consumo de refrigerante sea nulo.
B) Aumentar el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.
C) Mayor seguridad en la circulación y menor consumo y contaminación ambiental.
D) Aumentar la frecuencia de la inspección técnica periódica y reducir los plazos de mantenimiento del vehículo.
Cod: 5145 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

10. El vehículo en movimiento acumula energía, ¿de qué dos variantes depende la energía acumulada?

A) La masa del vehículo y la anchura de las ruedas.
B) La velocidad y la anchura de la vía.
C) La masa del vehículo y la velocidad.
D) La anchura de las ruedas y la velocidad.
Cod: 5159 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

11. Hacer una conducción económica, ¿supone reducir la emisión de dióxido de carbono al medio ambiente?

A) No, lo que supone es reducir el consumo.

B) No, lo que supone es aumentar la seguridad de la circulación.

C) No, lo que supone es reducir el consumo y aumentar la seguridad de la circulación.

D) Sí.

Cod: 5325 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

12. Si se reduce el consumo de carburante de los automóviles, ¿se reduce también las emisiones de gases contaminantes al medio ambiente?

A) No, solo se consigue reducir la factura energética del país.

B) No, solo se consigue reducir la factura energética del país y mejorar la seguridad de la circulación.

C) Sí, ya que se quema menos carburante.

D) Solo si el motor está correctamente reglado.

Cod: 5328 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

13. En el consumo de carburante de un automóvil, ¿influye el comportamiento del conductor?

A) Sí.

B) No, el consumo depende solo de la cilindrada del motor.

C) No, el consumo solo depende de la carga del vehículo.

D) No, el consumo solo depende del perfil de la carretera.

Cod: 5329 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

14. ¿Cuáles son las resistencias que intervienen en el movimiento de un vehículo?

A) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura, la resistencia a la pendiente y la resistencia al movimiento del pistón.

B) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la resistencia a la pendiente.

C) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la resistencia al movimiento del pistón.

D) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la pendiente y la resistencia al movimiento del pistón.

Cod: 5573 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

15. ¿Qué factor influye en el consumo de carburante?

A) El porcentaje de anticongelante que posea el líquido del sistema de refrigeración.

B) La carga transportada en el vehículo.

C) La situación de las ruedas motrices.

D) El tipo de freno que monte el vehículo.

Cod: 5575 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

16. ¿Qué factor no influye en el consumo de carburante de un automóvil?

A) La posición del pedal del acelerador.

B) El tipo de freno que monte el vehículo.

C) El perfil de la carretera.

D) La presión de los neumáticos.

Cod: 5578 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

17. En el consumo de carburante de un automóvil no influye:

A) la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.

B) el número de revoluciones por minuto del motor.

C) la situación de las ruedas motrices.

D) el mantenimiento del vehículo.

Cod: 5579 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

18. Realizar una conducción encaminada a la optimización del consumo de carburante:

A) no reduce significativamente el consumo.

B) aumenta las emisiones de gases contaminantes.

C) mejora la seguridad en la circulación.

D) aumenta la contaminación acústica.

Cod: 6181 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

19. La reducción de la velocidad media de los vehículos de una flota de transporte puede suponer:

A) incrementar el cumplimiento de los contratos de transporte.

B) conseguir ahorros energéticos importantes.

C) estabilizar el consumo de combustible.

D) mejorar la coordinación de las rutas internacionales.

Cod: 6213 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

20. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) aprovechar la inercia del vehículo.

B) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.

C) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.

D) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.

Cod: 6493 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

21. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.

B) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.

C) observar a lo lejos para anticiparse a las condiciones del tráfico.

D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.

Cod: 6495 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

22. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) bajar las pendientes con el motor parado.

B) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.

C) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.

D) comprobar frecuentemente la presión de inflado de los neumáticos.

Cod: 6500 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

23. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.
B) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.
C) observar el cuentarrevoluciones para saber en qué momento se debe cambiar de marcha.
D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.
Cod: 6502 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

24. ¿Cuál es una medida de ahorro de carburante equivocada?

A) Observar a lo lejos para anticiparse a las condiciones del tráfico.
B) Mantener la aguja del cuentarrevoluciones del motor en la zona marcada, generalmente, de color verde.
C) Observar las revoluciones del motor para decidir el momento en el que se debe cambiar de marcha.
D) Parar el motor en detenciones breves.
Cod: 6510 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

25. ¿Es conveniente parar el motor en las detenciones como medida de ahorro de carburante?

A) Sí, es una medida que se debe adoptar en todas las detenciones.
B) Sí, ya que, al parar el motor, el consumo es nulo.
C) No, en ningún caso.
D) Solo cuando las detenciones van a ser prolongadas más de dos minutos.
Cod: 6512 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

26. Circular con las ventanillas del vehículo bajadas durante un viaje en carretera, ¿afecta al consumo de carburante?

A) Sí, aumenta.
B) Sí, disminuye al facilitar el paso del aire.
C) No influye.
D) En los camiones, sí; en los autobuses, no.
Cod: 6515 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

27. Si se reduce la presión de inflado de un neumático, aumenta:

A) la seguridad pasiva.
B) el consumo de carburante.
C) el desgaste por la zona central de la cubierta.
D) la vida útil del neumático.
Cod: 6519 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

28. ¿Qué dato tiene influencia en el consumo de carburante?

A) El nivel de carga de la batería.
B) La temperatura de funcionamiento del motor.
C) El tipo de neumático montado: con cámara o sin cámara.
D) La presión del sistema neumático de frenos.
Cod: 6529 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

29. El tipo de aceite utilizado en el sistema de lubricación de un motor de combustión, ¿influye en el consumo de carburante?

A) Sí, son mejores los aceites monogrados.

B) Sí, ya que un aceite de buena calidad reducirá los rozamientos y las pérdidas de potencia.

C) No, solo tendrá influencia en el mayor o menor desgaste de las piezas.

D) Sí, siendo los mejores aquellos cuya densidad es baja.

Cod: 6530 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

30. Una buena medida para reducir el consumo de carburante de un vehículo pesado es:

A) mantener la velocidad lo más constante posible.

B) no utilizar la inercia del vehículo.

C) frenar inmediatamente después de dejar de acelerar.

D) llevar el motor revolucionado.

Cod: 6533 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

31. Para aprovechar mejor el carburante que consume el motor de un automóvil es importante conocer las resistencias que intervienen en el movimiento de los vehículos. De las que se citan a continuación, ¿cuál de ellas interviene?

A) La resistencia de la caja de velocidades.

B) La resistencia aerodinámica.

C) La resistencia del movimiento de los pistones.

D) La resistencia del cigüeñal.

Cod: 6546 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

32. ¿Qué resistencia interviene en el movimiento de los vehículos?

A) El movimiento de los pistones.

B) El movimiento del volante de inercia.

C) El movimiento de los ejes de la caja de velocidades.

D) La resistencia a la rodadura.

Cod: 6548 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

33. ¿Qué resistencia interviene en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia aerodinámica.

B) La resistencia a la combustión del carburante.

C) La resistencia calórica de los elementos frenantes.

D) La resistencia del árbol de levas.

Cod: 6549 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

34. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia del árbol de levas y del cigüeñal.

B) La resistencia de los ejes primario y secundario de la caja de velocidades.

C) La resistencia de los palieres de las ruedas motrices.

D) La resistencia aerodinámica y la resistencia a la pendiente.

Cod: 6556 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

35. En relación con el coeficiente aerodinámico de un vehículo, ¿qué se debe saber?

A) Que no influye en el consumo de carburante.

B) Que, cuanto mayor sea, mayor será su consumo de carburante.

C) Que, cuanto mayor sea, menor será su consumo de carburante.

D) Que, cuanto menor sea, menor será su estabilidad.

Cod: 6559 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

36. Relacionado con el coeficiente aerodinámico de un vehículo, ¿qué se debe saber?

A) Que el coeficiente aerodinámico no influye en la estabilidad del vehículo.

B) Que, cuanto mayor sea, mayor será su consumo.

C) Que, cuanto mayor sea, mayor será su estabilidad.

D) Que será mejor cuanto mayor sea su Cx.

Cod: 6560 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

37. Para ahorrar carburante, ¿es conveniente reducir de marchas lo más pronto posible?

A) Sí.

B) No, es mejor reducir de marchas lo más tarde posible.

C) No, es mejor reducir de marchas siempre que el motor gire a más de 2.500 revoluciones por minuto.

D) La reducción de marchas es un factor que no influye en el consumo.

Cod: 6565 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

38. En un vehículo pesado, ¿la resistencia a la rodadura depende del trabajo de flexión de los neumáticos?

A) Sí, cuanto menor sea el trabajo de flexión, mayor será la resistencia a la rodadura.

B) Sí, cuanto menor sea el trabajo de flexión, menor será la resistencia a la rodadura.

C) Sí, por este motivo, cuando la presión de inflado es baja, disminuye el consumo de carburante.

D) No.

Cod: 6576 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

39. ¿Qué factor influye en la resistencia a la rodadura de un neumático?

A) El trabajo de flexión del neumático.

B) La utilización de neumáticos "biasbelted".

C) La utilización de neumáticos sin las inscripciones reglamentarias en los laterales.

D) No hay ningún factor que influya en la resistencia a la rodadura ya que esa es una característica única de cada neumático.

Cod: 6578 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

40. En aquellos camiones que poseen la caja de carga abierta, o en autobuses de dos pisos con el piso superior descubierto, el consumo de carburante:

A) no varía.

B) aumenta.

C) disminuye.

D) disminuye, pero solo si se circula por vías interurbanas.

Cod: 6585 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

41. La forma de conducir, ¿influye en el consumo de carburante de un vehículo pesado?

A) No, solo influye cuando se trata de un vehículo ligero.

B) Solo cuando se circula en vías interurbanas, ya que en vías urbanas la velocidad es menor.

C) Sí, una conducción eficiente reduce el consumo de carburante.

D) Sí, una conducción relajada aumenta el consumo.

Cod: 6592 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

42. A mayor velocidad, ¿es también mayor el consumo de combustible?

A) No, se consume menos.
B) No, tal circunstancia no influye en el consumo.
C) Sí, aunque el consumo aumenta muy ligeramente.
D) Sí, aumentando en mayor proporción el consumo respecto de la velocidad.
Cod: 6596 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

43. El funcionamiento del sistema de refrigeración de un motor, ¿puede influir en el consumo de carburante?

A) Sí.
B) No, solo influye en el posible deterioro mecánico.
C) No, solo influye en la temperatura de funcionamiento.
D) Solo si se trata de vehículos ligeros.
Cod: 6600 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

44. La velocidad, ¿tiene influencia en el consumo de combustible del motor de su vehículo?

A) No, cuando se circula dentro de los límites autorizados.
B) No, porque no tiene influencia.
C) Sí, porque aumenta considerablemente la resistencia al aire del vehículo.
D) Solo cuando la velocidad supera los 100 kilómetros por hora.
Cod: 6601 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

45. Si circula con su vehículo sobrecargado…

A) aumenta el consumo de carburante.
B) disminuye la estabilidad y la distancia de frenado.
C) aumenta la estabilidad y la distancia de frenado.
D) disminuye el tiempo de reacción.
Cod: 6604 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

46. En detenciones de más de 2 minutos, ¿qué es importante?

A) Apagar el motor para ahorrar carburante.
B) Conectar la señal de emergencia.
C) Encender todas las luces.
D) Dar pequeñas aceleraciones para evitar que se enfríe el motor.
Cod: 6608 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

47. El aire acondicionado o el climatizador…

A) es uno de los accesorios que permite ahorrar combustible.
B) no tiene ninguna incidencia en el consumo de combustible.
C) influye en gran medida en el consumo de combustible.
D) solo influye en el consumo de combustible cuando se circula por vías fuera de poblado.
Cod: 6610 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

48. Para ahorrar en el consumo de carburante, ¿es conveniente en verano reducir la presión de inflado de los neumáticos?

A) Sí, ya que con el calor la presión aumenta.
B) Sí, ya que con el calor la presión disminuye.
C) No, la presión debe ser la misma en verano y en invierno.
D) Variar la presión de inflado es un factor que no influye en el consumo.
Cod: 6611 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

49. Para hacer una conducción eficiente y reducir el consumo de carburante, es conveniente:

A) reducir la distancia de seguridad ya que, de esta manera, los obstáculos se ven antes.

B) aumentar la distancia de seguridad con el fin de tener más tiempo para reaccionar.

C) utilizar relaciones de marchas cortas.

D) acelerar cuando se arranca.

Cod: 6616 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

50. Entre los factores que influyen en el consumo de carburante de un vehículo pesado se encuentra:

A) el montaje de frenos de disco.

B) el mantenimiento del vehículo, la presión de los neumáticos y el tipo de conducción que realice el conductor.

C) el material del que esté construida la carrocería.

D) el tipo de sistema de frenado que se monte: hidráulico o neumático.

Cod: 6618 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

Soluciones

Marca ✓ en la casilla verde si has acertado o ✗ en la roja si has fallado.
Si no has respondido, deja ambas casillas vacías. Las letras corresponden a este PDF.

Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗
1:B			2:D			3:A			4:C			5:D			6:A			7:C			8:A			9:C			10:C		
11:D			12:C			13:A			14:B			15:B			16:B			17:C			18:C			19:B			20:A		
21:C			22:D			23:C			24:D			25:D			26:A			27:B			28:B			29:B			30:A		
31:B			32:D			33:A			34:D			35:B			36:B			37:B			38:B			39:A			40:B		
41:C			42:D			43:A			44:C			45:A			46:A			47:C			48:C			49:B			50:B		

Cuenta tus respuestas y calcula la puntuación

Correctas: _____ × 1 = _____ puntos a sumar

Falladas: _____ × 0.5 = _____ puntos a restar

Sin responder: _____ Total de preguntas: 50

PUNTUACIÓN TOTAL: _____ - _____ = _____ puntos

Puntuación mínima para aprobar: 25 puntos

RESULTADO: ☐ APTO ☐ NO APTO

➤ Volver al test online y consultar las explicaciones disponibles